

CÁMARA DE REPRESENTANTES
XLVIIa. Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1237 de 2012

Carpeta Nº 1719 de 2012 — Comisión de Asuntos Internacionales

---

DIRECCIÓN GENERAL PARA ASUNTOS DE INTEGRACIÓN Y MERCOSUR
DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE
DIRECCIÓN DE TRANSPORTE FLUVIAL Y MARÍTIMO

CONVENIO CON EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE INDIA PARA EVITAR LA DOBLE IMPOSICIÓN Y PREVENIR LA EVASIÓN FISCAL EN MATERIA DE IMPUESTOS SOBRE LA RENTA Y SOBRE EL PATRIMONIO
Y SU PROTOCOLO

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 5 de setiembre de 2012

(Sin corregir)

Presiden: Señor Representante Jaime Mario Trobo (Presidente) y José Carlos Mahía (Vicepresidente).

Miembros: Señores Representantes Auro Acosta, Juan Manuel Garino Gruss, María Elena Laurnaga y Rubén Martínez Huelmo.

Delegado de Sector: Señor Representante Gustavo Osta.

Invitados: Señores Director General para Asuntos de Integración y MERCOSUR del Ministerio de Relaciones Exteriores, Embajador Álvaro Ons; Director Nacional de Transporte, Felipe Martín y Director de Transporte Fluvial y Marítimo, Capitán Mercante Gustavo Figueredo del Ministerio de Trasporte y Obras Públicas.

=====II=====

SEÑOR PRESIDENTE (Trobo).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Asuntos Internacionales tiene mucho gusto en recibir al Director General para Asuntos de Integración y Mercosur del Ministerio de Relaciones Exteriores, Embajador Álvaro Ons, al Director Nacional de Transporte, Felipe Martín, y al Director de Transporte Fluvial y Marítimo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Capitán Mercante Gustavo Figueredo.

La Comisión tiene interés en conocer el estado de la negociación del Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del Mercosur. Hace dos semanas recibimos a una delegación del Centro de Navegación Transatlántica y de la Unión de Exportadores del Uruguay, quienes nos plantearon su sensibilidad y preocupación por el alcance de este Acuerdo y las eventuales consecuencias que podría tener sobre el transporte marítimo uruguayo, especialmente en las terminales.

La Comisión acordó profundizar en estos aspectos. Sabemos que la posición de Uruguay ha sido bastante reticente con relación a este tema, pero queremos saber el estado de situación de las negociaciones y las perspectivas hacia el futuro.

SEÑOR ONS.- Dado el tenor he solicitado que me acompañaran el señor Felipe Martín, Director Nacional de Transporte y Coordinador Nacional de Uruguay en el Subgrupo de Trabajo Nº 5, Transportes, del Mercosur, y el Capitán Mercante Gustavo Figueredo, representante de Uruguay en el marco de ese mismo Subgrupo de Trabajo en la Comisión de Especialistas de Transporte Marítimo del Mercosur.

Voy a hacer una reseña de los principales antecedentes en esta materia, que se remontan por lo menos al año 2005. Cuando Uruguay estaba abocado al cambio de Administración, en una reunión del Grupo del Mercosur, Argentina, Brasil y Paraguay aprobaron el proyecto del Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del Mercosur, ad referéndum de Uruguay.

Desde entonces la posición de Uruguay ha sido una sola y ha surgido de la coordinación entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la Cancillería y el conjunto de la Sección Nacional del Grupo Mercado Común. Uruguay no ha dado aprobación al proyecto por razones que podrán abundar los especialistas. Desde nuestro punto de vista, la más crítica de todas es que el Acuerdo prevé una reserva de cargas en el sentido de que las cargas entre puertos del Mercosur deben hacerse en naves abanderadas en países del Mercado Común del Sur.

La evaluación que hacemos es que el Acuerdo, tal como está planteado, por un lado no tiene beneficios para el país y, por otro, puede tener perjuicios relevantes para toda la actividad portuaria. Desde entonces hemos mantenido la posición de que no estamos en condiciones de aprobar el Acuerdo, tal como está formulado, en particular por la disposición de la reserva de cargas, que no admite ningún tipo de excepciones.

A continuación me voy a referir al estado de situación y a los principales hechos que ocurrieron en la negociación desde 2005 a la fecha.

En octubre de 2010 -luego de varios años en que se mantuvo una situación de fuerte presión de parte de los otros socios del Mercosur y en que Uruguay no se negó al Acuerdo Marítimo en el Mercosur, sino a ese proyecto específico-, nuestra delegación en la reunión del Subgrupo de Trabajo Nº 5 planteó que las negociaciones a nivel técnico estaban agotadas y que estábamos dispuestos a continuar con la discusión en el ámbito del Grupo Mercado Común.

A lo largo de 2011 el tema ha sido considerado brevemente en el Grupo Mercado Común. Uruguay siempre ha mantenido su disposición a conversar y discutir el Acuerdo de Transporte Marítimo, pero en un ámbito más político, como es el Grupo Mercado Común. Obviamente, siempre será una discusión técnica por lo que tendrá que ser acompañada y liderada por quienes coordinan los temas en cada uno de los países. Entendemos que tratándose de un tema de gran relevancia para la inserción económica internacional del país, que ha pasado demasiados años en la órbita técnica -con posiciones que no han podido ser modificadas-, el ámbito natural en el que debería considerarse es el Grupo Mercado Común, lo que no es algo ajeno al funcionamiento del Mercosur, sino que es lo que se hace habitualmente.

Ese es el estado de situación al día de hoy. En el Grupo Mercado Común no hemos entrado en el detalle de la negociación del Acuerdo porque no ha habido disposición de los otros países, que entienden que debe continuar siendo tratado en el Subgrupo de Trabajo Nº 5. Nuestra posición sigue siendo la disposición a tratar el Acuerdo, pero en el ámbito del Grupo Mercado Común.

SEÑOR MARTÍN.- Sin agregar un solo elemento más, esa es la situación que existe a la fecha. Habiéndose considerado ya de forma suficiente a nivel técnico, se elevó a la consideración del GMC. Naturalmente que hay una posición muy fuerte por parte de los otros países en cuanto a devolver la discusión al ámbito del Subgrupo Nº 5. Nosotros entendemos que, más que técnica, es una discusión política.

Hemos encomendado algunos estudios para conocer cómo ha sido el movimiento de la actividad portuaria en los últimos diez años. El resultado es que se ha asistido a un franco crecimiento, inclusive dentro de lo que las comisiones de expertos establecen como las proyecciones del movimiento en TEUS, que tiene el puerto de Montevideo. Los objetivos se están concretando prácticamente un año antes de lo que establecían las estimaciones menos optimistas.

El puerto de Montevideo es una realidad que maneja más del 53% de su movimiento de tránsito: 70% con los puertos argentinos -concretamente, 67% -con los puertos al sur de Montevideo y el 13% con los del Paraná -y el 30% con los puertos brasileños.

Según los estudios que se han podido relevar, son mucho más los perjuicios que tendría Uruguay que lo que sería el desarrollo de una marina mercante nacional, puesto que en estos momentos es muy limitada.

La posición del país es la de mantenerse en la necesidad de buscar una alternativa para un acuerdo multilateral, pero no sobre la base de los criterios que se establecen en materia de reservas de carga y del sistema "feeder". Esta experiencia ya la vivimos -hemos leído la versión taquigráfica de la sesión a la que concurrió una delegación del Centro de Navegación Transatlántica, con cuyas autoridades estamos en contacto permanente -y no fue favorable a los intereses del país ni del sector exportador porque el encarecimiento de los fletes fue muy importante.

Entendemos que en las actuales circunstancias no es factible llegar a un acuerdo. Hoy eso está en la órbita del Grupo Mercado Común y en ese ámbito se dirimirá, se reconsiderará y se buscará negociar aquellos aspectos que no son favorables a los intereses del país.

El Capitán Figueredo, a quien le ha tocado la posición incómoda de recibir la presión en cada una de las reuniones, podría abundar en mayores detalles.

SEÑOR PRESIDENTE.- En esa entrevista nos hicieron saber que Argentina estaría a punto de tomar algunas medidas que estimulen a los usuarios de estos fletes al uso de flotas de bandera argentina, despreciando las de otras banderas, sobre todo en los tránsitos que hacen los "feeder". ¿Tienen alguna información al respecto? ¿Qué efecto podrían tener estas medidas sobre el puerto de Montevideo o sobre algún otro? No sé si el puerto de Nueva Palmira podría verse afectado con medidas de estas características.

SEÑOR FIGUEREDO.- Los rumores son ciertos, y son rumores fuertes. Como bien dijo el Director Nacional, en las reuniones las bofetadas las recibo yo. Las presiones fundamentalmente vienen del lado argentino, y no englobo los demás problemas que existen con ese país. Me limito solo a esto. -Cabe acotar que tienen delegaciones muy numerosas: me han llegado a poner siete delegados sindicales atrás de mí, conversando fuertemente para ver si ejercían alguna presión. Yo tengo cuarenta y cinco años en la profesión y por suerte, gracias a Dios, pude eludir eso.

En octubre de 2010 Uruguay dijo en João Pessoa que el tema técnicamente estaba agotado y que tenía que pasar al GMC, pero en las sucesivas reuniones ellos siguen insistiendo en que el asunto no está técnicamente agotado. Se rehusan a ir al Grupo Mercado Común, lo siguen poniendo en agenda y continúan tratándolo.

Nos han llegado versiones fidedignas de que efectivamente quieren hacer un movimiento. En la reunión de Salta, por ejemplo, un señor del ámbito privado, interrumpiendo la conversación, se levantó y dijo una forma totalmente fuera de lugar que por culpa de Uruguay la Marina Mercante Argentina no se desarrolla.

Más allá de mis pocos conocimientos, se hizo un estudio: si Uruguay firmara esto causaríamos un perjuicio al Puerto de Montevideo de más de un tercio de su movimiento de tránsito. Además, no traería el más mínimo desarrollo de la Marina Mercante Uruguaya. En esto hay algo que es fundamental: ellos se reservan el cabotaje. Nosotros no tenemos costas, tenemos un solo puerto, o sea que no tenemos cabotaje, pero no podemos acceder a los puertos brasileros.

Y en cuanto a los argentinos, se habló hasta de poner una multa de US$ 300 por contenedor -esto es extraoficial-, a aquellos que vienen del sur. ¿Por qué? Porque los contenedores que vienen del sur son los que traen calamar, son contenedores refrigerados con un flete altísimo. Entonces, pretenden sacarlos con buques de ellos a Buenos Aires, y de allí llevarlos a su destino final.

Yo conversé personalmente con los únicos dos armadores que probablemente podrían comprar buque en Uruguay para desarrollar la marina mercante.

Tal como expresé en esas reuniones, nosotros no tenemos armadores de ultramar y de cabotaje: los dos que hay son de cabotaje y en algún momento fueron de ultramar. Y ellos nos dicen: "Si estos países nos vedan la posibilidad de acceder a la hidrovía, pidiéndonos prácticos, ¿cómo vamos a hacer una inversión junto con ellos? Si lo que firmaron, no nos permiten hacerlo, mucho menos lo vamos a hacer en ultramar". Entonces, no acceden al cabotaje. En este momento Brasil tiene resuelto su problema porque las grandes empresas transnacionales -llámense Hamburg Süd, Maerks, MSC - han puesto buques con bandera brasilera.

Por lo tanto, si en el día de mañana Uruguay firmara esto -Brasil no tendría ningún inconveniente: ya lo está haciendo -y pudiera acceder al cabotaje, ¿a qué voy a venir a Montevideo a dejar un contenedor que va al puerto de Paranaguá? Lo dejo en Santos y luego, con un barco mío y con bandera brasilera, lo llevo a ese puerto y es mucho más cerca. Ese es el perjuicio.

Por un lado tenemos un perjuicio y, por otro, no tenemos ningún desarrollo de la marina mercante. Por lo tanto, esto no tiene sentido. No obstante, siguen presionando y han solicitado -eso figura en el acta de la última reunión de Buenos Aires -algo a lo que no me pude negar: que le trasmitiera a la Cancillería si Uruguay podía hacer alguna modificación -todo condicional -para ver si esto se podía arreglar. Como ven que nuestra postura es férrea y tiene su respaldo -ellos saben que no es "No" porque "No"-, quieren ver si con algunos cambios, podríamos firmar. Bueno, yo elevo el tema a Cancillería, pero su postura ya la ha expresado aquí el Embajador. La única incógnita es qué va a pasar en la próxima reunión con la inclusión de Venezuela, porque en los periódicos se ha publicado -no sé de dónde han sacado esa información -que se iba a hacer un tratado marítimo con Venezuela.

Se dijo que Venezuela tenía tres buques -eso es cierto -y que uno de ellos está viniendo a Montevideo -eso también lo es: ya sé cuál es la agencia que lo va a recibir- y quieren hacer una línea Montevideo-Santos-La Guaira, o algo así. O sea que no sé qué podrá pasar en la próxima reunión, pero creo que eso habrá que tenerlo en cuenta, dada la nueva configuración geopolítica que hoy tiene el Mercosur.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera formular dos preguntas. En primer lugar, en cuanto a los aspectos operativos, los buques "feeder" -que están haciendo la operativa de los puertos del sur de Argentina hacia el de Montevideo-, son todos de terceras banderas. ¿Hay alguna ocasión en que Uruguay le ofrezca a esos buques la bandera nacional? ¿Eso les podría generar alguna ventaja para el caso que estamos tratando?

En segundo término, preguntaría al Embajador Ons en qué condiciones jurídicas se entiende que está Venezuela para tomar decisiones en el ámbito de un grupo de estas características. ¿Ya ingresó plenamente? ¿Se le reconoce el estatus de Miembro Pleno del Mercosur y por tanto puede tomar determinaciones e incidir en las mayorías con ellas? ¿Su opinión puede llegar a impedir consensos, si los hubiere? Me parece que es importante conocer claramente esa situación.

SEÑOR FIGUEREDO.- Con respecto a la primera pregunta, efectivamente se han hecho gestiones de todo tipo. Personalmente las hice por mi conocimiento de tantos años de los armadores uruguayos y los de la agencia, pero no ha fructificado un cambio. Concretamente se ha hablado con Maersk y con MSC -nos estamos refiriendo a las "top five" en el mundo-, y el problema es que la bandera uruguaya hoy es cara. Para darles una idea, en números redondos, un buque con bandera uruguaya con quince tripulantes cuesta US$ 100.000, on panameños cuesta US$ 70.000 y con paraguayos US$ 50.000

Próximamente, "Montes del Plata" comenzará a exportar cuatrocientos contenedores de cuarenta pies por semana. Son cuatrocientos contenedores vacíos y cuatrocientos cargados, es decir, estamos hablando de ochocientos contenedores. Si aplicamos esto para venir al Puerto de Montevideo, los costos -eso es lo otro importante -no llegan. Para que el costo llegara, el contenedor tendría que valer US$ 400 Conchillas-Montevideo, pero sale US$ 565 o US$ 570.

O sea que esta es otra razón más, porque se encarecerían los costos de todas las mercaderías tanto de importación como de exportación.

SEÑOR ONS.- Quisiera hacer una acotación con relación a lo que mencionaba el Capitán con respecto a la solicitud formulada en la última reunión del Subgrupo de Trabajo N° 5. Esto lo hemos coordinado con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Nosotros nos mantenemos en que este tema debe ser tratado en la órbita del GMC. No

quiere decir que deba permanecer en ese ámbito una vez que empiece el tratamiento. Dada la relevancia que tiene este punto, y después de tantos años de posiciones que no pudieron acercarse en el ámbito del SGT Nº 5, entendemos que en forma paralela debe darse una reunión específica en el -GMC para tratar el tema del Acuerdo de Transporte Marítimo, contando para ello con los expertos que participan en el SGT Nº 5. En caso de que el tratamiento en el marco del GMC permita vislumbrar que se puede encaminar la negociación de algún tipo de acuerdo, el tema deberá ser abordado nuevamente en el nivel técnico. Consideramos que falta esa instancia a nivel político para definir los lineamientos de lo que podría ser la negociación de un acuerdo beneficioso para todas las partes. Por eso creemos que ese es el rol que tiene que jugar el Grupo Mercado Común, que es el que efectivamente suele desempeñar

Con respecto a las condiciones jurídicas en que está Venezuela, desde el 12 de agosto este país es Miembro Pleno del Mercosur y, por lo tanto, entendemos que forma parte del consenso. Eso no quiere decir que, necesariamente, un Acuerdo de transporte marítimo tenga que incluir a Venezuela desde el principio. Podría haber un acuerdo de transporte marítimo en el que este país no participara desde el principio, pero en su calidad de miembro pleno debe darle el consenso a dicho acuerdo. Esa es la situación. No quiere decir que necesariamente esta negociación -u otras en condiciones similares - vaya a cambiar en forma radical por la incorporación de Venezuela, pero sí que cualquier decisión que de ahora en adelante se apruebe en el Mercosur, requiere de su firma. -

SEÑOR MAHÍA.- Muchas gracias por vuestra presencia a fin de ilustrarnos sobre este asunto que es muy importante para Uruguay. Verdaderamente ratifican nuestra tranquilidad al respecto las posiciones que han llevado adelante en estos asuntos, naturalmente defendiendo el interés nacional y soberano. Eso a uno lo gratifica y, por lo tanto, quiero expresar mi alegría por ello y mi reconocimiento al trabajo que vienen realizando.

Tengo una pregunta técnica y quisiera que se me ilustrara, específicamente, acerca de cómo funciona el mecanismo de negociación, porque en lo personal no lo conozco. Me llamó mucho la atención el relato del señor Capitán Figueredo cuando se refirió a que había equis cantidad de gente vinculada a la actividad gremial marítima -imagino -en el ámbito de la negociación. Quiero preguntar cómo es la integración de la mesa y cómo se compone. Tal vez mis colegas ya sepan esto y para mí sea una novedad, pero me parece bueno conocer en qué condiciones se desarrollan las negociaciones y cuántos delegados van por cada país. Ustedes por una cuestión de especialización, deben tener este asunto internalizado, pero a título personal considero que me ayudaría conocer las condiciones y cómo se negocia.

SEÑOR FIGUEREDO.- El ámbito es una mesa plenaria de los delegados oficiales a la cual está autorizado el ingreso de privados que se sientan a las espaldas de los delegados oficiales. No voy a emitir opinión del porqué -la tengo pero no la voy a emitir-, pero informo que Argentina siempre va con una hinchada de diez o doce personas y una delegación de seis o siete. Nosotros vamos solos, sin hinchada, Paraguay también, y Brasil va con lo normal, es decir con dos o tres delegados. Yo en general voy solo y cuando pedí a la Cancillería que me acompañara gente de allí porque lo consideré necesario, fui acompañado. Pero el modus operandi de Argentina es ese y piensan que así ejercen presión.

SEÑOR ONS.- Simplemente quiero aclarar que si es de interés de la Comisión les podemos hacer llegar la norma Mercosur que prevé el formato de participación de privados en reuniones del Mercosur, porque esto está reglado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Para nosotros es muy importante conocer estos aspectos porque tienen que ver con el comportamiento, la actitud y, obviamente, hacen a lo que es el estado de ánimo para las negociaciones. Particularmente, me surge una pregunta en cuanto a si el sector privado uruguayo que, por supuesto, tiene intereses -tanto sea el sector marítimo como el sector portuario-, manifiesta su voluntad de asistir, participa y está activo. Pregunto eso porque hay comentarios en el sentido de que en este tipo de negociaciones muchas veces los privados tienen la posibilidad de acercar alguna información, detalle o dato para conocer en profundidad las posiciones que se van exponiendo. Entonces, la pregunta es si efectivamente el sector privado uruguayo asiste, participa, tiene interés o no. A mí me llama la atención que nos trasmitan: "Yo tengo que ir a representar a Uruguay y las condiciones no son las mejores porque las demás van en otras condiciones". Eso no quiere decir que usted no tenga carácter ni conocimientos técnicos; hablo de usted como puedo hacerlo de cualquier otro delegado de cualquier otro de los subgrupos técnicos que existen en el ámbito del Mercosur. Como en general todo va dirigido a actividades económicas y estas, mayoritariamente, son realizadas por privados, quisiera saber en qué medida los privados participan de esa instancia.

SEÑOR FIGUEREDO.- Físicamente no han ido, por lo menos en los dos años y medio que llevo al frente de esto, y me han expresado que no lo han hecho porque el tema viene desde el año 2005 y siempre sucede lo mismo. Entonces han perdido la confianza o el espíritu, aunque no sé si estos son los términos correctos. Sí es cierto que ellos colaboran, porque me acercan información a mi despacho. Recuerdo que en Asunción contamos con la presencia del Presidente del Centro de Navegación brasileño y en Salta la presencia de la Unión de Exportadores argentinos, porque como para ellos esto es un encarecimiento de los productos, porque se paga un doble flete que hoy no se paga -esa es la verdad; ese es el fondo-, todos han sido contactos de esas instituciones.

Hace pocos días me expresaron que cuando supiera la fecha de la próxima reunión, que es en Brasil -yo todavía no tengo la fecha-, les avisara para coordinar los hoteles, el avión, etcétera, porque con la inclusión de Venezuela tienen miedo de que algo pase; digo textualmente lo que me expresaron.

Concretamente, con respecto a la pregunta del señor Presidente, físicamente no están, pero sí siguen el tema muy de cerca y suministran información que recogen de sus pares en otros países.

SEÑOR MARTÍN.- En los temas del Subgrupo 5 se trabaja todo lo referido a la carga y a los pasajeros. En esos asuntos hay una periódica y fuerte participación por parte de la Cámara Autotransporte Terrestre Internacional del Uruguay -Catidu-, en todo lo que tiene que ver con la flota que hace transporte internacional y con Anetra, que es la Asociación Nacional de Empresas de Transporte que también, de alguna manera, representa la bandera de los servicios que nosotros tenemos con Argentina y con Brasil. No sucede así en el caso del transporte fluvial, donde hemos tenido un contacto periódico con el Centro de Navegación y con las Cámaras, pero no han participado con la misma asiduidad. Es más: en el ámbito del Mercosur hay una Cámara empresarial que los agrupa para todos aquellos intereses que puedan tener que ver con aspectos de coordinación y consulta, que se reúne toda vez que hay una convocatoria para el Subgrupo 5. Estos dos sectores, tanto el de la carga terrestre como el de pasajeros, participa con mucha asiduidad.

Hay una peculiaridad en lo que tiene que ver con la norma del Mercosur y la participación de privados. Creo que en el caso particular del fluvial, ya venía así desde que nosotros tomamos contacto con él. No sucede lo mismo en el caso de cargas y

pasajeros, donde se abre la reunión, se establece el orden del día, se nombran las autoridades que van a llevarla adelante y se divide el trabajo en subcomisiones -porque a veces hay que trabajar sobre los pesos y las dimensiones, en otros casos en la inspección técnica vehicular y en otros en el relevamiento de cuestiones relacionadas con tener un sitio Web más amigable para consultar todo lo que tiene que ver con permisos originarios o complementarios-, y al finalizar en la reunión plenaria se le da participación a los privados. Pero no intervienen en todas las discusiones en las que los países tienen que intercambiar políticas o posiciones relacionadas con cuestiones que, de alguna manera, no es que sean privadas para el privado pero en ese sentido el Gobierno tiene la independencia de actuar sin tener a nadie que le respire en la espalda, como pasa en el caso peculiar del sector marítimo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por último quiero preguntar si este asunto fue al Grupo de Mercado Común y vuelve al Grupo Técnico, porque entendí que habría una próxima reunión en la que el tema se volvería a tratar.

SEÑOR ONS.- Nuestra posición es que este tema tiene que ser tratado en el Grupo de Mercado Común y nuestra disposición es la de tratarlo en ese marco. Eso no quiere decir que una vez tratado el asunto en ese lugar no se llegue a la conclusión de que corresponde que vuelva al ámbito técnico porque se pudo encaminar en el Grupo de Mercado Común, pero primero debe tratarse allí.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos a la delegación que nos ha visitado la atención que ha tenido y, sobre todo, las informaciones que nos han brindado. Este es un tema en el que esta Comisión mantendrá preocupación, y nos gustaría mucho que en caso de que existan novedades relevantes nos las trasmitan por la vía que entiendan más conveniente.

Muchas gracias por la visita.

(Se retira de Sala el Director General para Asuntos de Integración y Mercosur del Ministerio de Relaciones Exteriores, el Director Nacional de Transporte y el Director de Transporte Fluvial y Marítimo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas)

SEÑOR MARTÍNEZ HUELMO.- Debido a que el señor Presidente tiene un compromiso social muy importante en pocos minutos y a que se retiró de Sala la señora Diputada Laurnaga, solicito que obviemos el tratamiento del tema que figura en segundo lugar del orden del día, relativo a los Grupos de Amistad, y consideremos el que figura en tercer término, relativo al Convenio con la India.

SEÑOR PRESIDENTE.- Solicito que me sustituya el señor Vicepresidente porque tengo un compromiso ineludible, pero desde ya manifiesto mi voto favorable al proyecto.

(Ocupa la Presidencia el señor Representante Mahía)

——Según lo acordado, pasamos a considerar el tercer punto del orden del día relativo a "Convenio con el Gobierno de la República de India para Evitar la Doble Imposición y Prevenir la Evasión Fiscal en Materia de Impuestos Sobre la Renta y Sobre el Patrimonio y su Protocolo".

El señor Diputado Martínez Huelmo ha presentado un preinforme.

SEÑOR MARTÍNEZ HUELMO.- Los señores legisladores cuentan con el informe que hicimos. Este proyecto concuerda con varios otros que Uruguay ha firmado y aprobado en el pasado, como con México, España, Portugal, Alemania, Suiza, Liechtenstein, Malta y Ecuador. -Ya están en camino los de Finlandia, Rumania y Corea.

Ese ha sido el camino que hemos tenido que sortear como país, a los efectos de incluirnos en los actuales requerimientos internacionales.

Quiero decirles que en este acuerdo hay un detalle -ayer quedé en mencionarlo-, y es que en el mensaje del Poder Ejecutivo se aclara: "Si bien el texto del artículo 14 está incorporado al tratado, se ha omitido titular dicho artículo, apareciendo un salto del artículo 13 al artículo 15. Esta omisión, acorde a lo establecido por la Convención de Viena sobre derechos de los tratados del año 1969 será subsanada por medio de notas diplomáticas". Creo que vale esta aclaración y debo decirles que esto viene del Senado aprobado por unanimidad. Por supuesto que todos conocen el cariz de estos tratados en los que, fundamentalmente, existen artículos como en este caso el artículo 27, que refiere al intercambio de información.

También debo decirles que en artículos anteriores se establecen los tipos de renta que están sometidos por los Estados contratantes y que esta parte del articulado conlleva factores propios de cada actividad o del tipo de renta de que se trate. Además, focalizan la materia imponible de modo de facilitar la tarea de las respectivas administraciones fiscales o impositivas.

Este asunto también tiene un protocolo que es parte integral del convenio. Se trata de siete puntos vinculados con artículos del Convenio. Esto también está expresado en el informe. No es un acuerdo con cualquier país, aunque todos en el mundo somos iguales en el concepto internacional, porque es un país emergente con el cual Uruguay ya acordó un tratado de inversiones. Como advertimos en Cámara oportunamente, detrás de este acuerdo de inversiones venía este convenio para evitar la doble imposición y prevenir la evasión fiscal en materia de impuestos, en virtud de que esperamos tener con India, no solamente un intercambio comercial vigoroso, sino también recibir inversiones que son tan necesarias para el desarrollo de nuestro país.

En este marco es que solicito a la Comisión la aprobación de este asunto a fin de que pase a la Cámara para que luego el Poder Ejecutivo promulgue la ley.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra se va a votar el proyecto.

(Se vota)

——Cuatro por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Quiero dejar constancia de que la señora Diputada Laurnaga y el señor Diputado Trobo manifestaron su acuerdo con este proyecto de ley.

SEÑOR MARTÍNEZ HUELMO.- Quiero dejar constancia de que la Junta Departamental de Rivera remitió un informe a la Comisión de Asuntos Internacionales y Políticas de Fronteras, referente a presuntas actuaciones de la Policía Federal Brasileña en territorio nacional. Este documento fue remitido por el señor Diputado Amarilla al Presidente de la Comisión, señor Diputado Trobo, y refiere a algunas intervenciones de la Policía Federal en territorio uruguayo en un procedimiento que, aparentemente, estaría fuera de todo lugar jurídico.

Quiero dejar planteado la realización de una consulta a la Cancillería sobre este asunto, en virtud de que la Junta Departamental de Rivera también lo remitió a la Cancillería de la República.

Simplemente quería mencionarlo, a fin de conocer la marcha de este asunto que me parece importante, en defensa de la soberanía de nuestro país.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos el aporte del señor Diputado.

No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.

≠